

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Motion Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully.

1. Préambule

La commission s'est réunie le 14 février 2012. Elle était composée de Mmes Jacqueline Rostan, Alette Rey Marion, Roxanne Meyer Keller et de MM. Michel Renaud, Marc Oran, Alain Monod, Philippe Ducommun, Jean-Marc Chollet, Maximilien Bernhard et Frédéric Haenni, président rapporteur, Mme Christiane Jaquet-Berger était excusée.

Ont également participé à cette séance : M. le Conseiller d'Etat François Marthaler (chef du DINF), M. Vincent Krayenbühl (chef du SM), M. Dominique Blanc (chef du SR).
Nous remercions M. Cédric Aeschlimann pour la tenue des notes de séances.

Un exemplaire du document présenté lors de la conférence de presse du 12 janvier 2012, portant sur le Plan de préfinancement et la sélection des projets des investissements en matière de mobilité et d'énergie est remis à chaque commissaire.

2. Position de la motionnaire

Dans son développement, la motionnaire demande le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully.

La première demande concerne les transports publics, avec un doublement de la voie Moudon - Lucens, afin de permettre le croisement des trains, de même qu'un point de rencontre à la gare de Châtillens, qui permettrait d'accélérer la cadence des trains. Elle demande également la création de P+R dans les gares de la Broye, en particulier à Moudon, Lucens et Granges-Marnand.

Elle constate également que le sujet de la requalification de la RC 601a) fait toujours l'objet de discussions interminables. Elle ne pense pas possible de remettre en question les 4 voies de circulation existantes sur l'axe Chalet-à-Gobet / Croisettes sans offrir aux populations de la Broye et du Jorat des transports publics efficaces pour se rendre à Lausanne. Elle estime que l'offre des transports ferroviaires nécessite une véritable colonne vertébrale entre Lausanne et Morat en direction de Berne. Lors des états généraux des transports du 23 novembre 2011, le Conseiller d'Etat François Marthaler s'est engagé à renforcer les transports publics de la Broye à l'horizon 2018. Ce délai de réalisation paraît très court pour pouvoir être tenu. Il est évident que si l'on veut que les habitants de cette région délaissent les véhicules privés en faveur du chemin de fer, il convient de leur offrir aussi une desserte avec des cadences de 30 minutes et non 1 h 25 comme c'est actuellement le cas !

Le cas du RER fribourgeois qui desservira Fribourg / Payerne / Yverdon toutes les 30 minutes dès 2014 est cité en exemple. Le cas du St-Cergue / Nyon est également une belle réalisation. On ne peut, il est vrai, que constater et déplorer le retard accumulé dans la Broye et le Jorat.

3. Position du Conseil d'Etat

La Broye n'a pas été oubliée par le Canton ! Depuis 10 ans, le nombre d'usagers des transports publics augmente dans toute la Suisse romande et sur l'Arc lémanique. Le retard en termes de transport modal par rapport aux grandes agglomérations est en train d'être rattrapé.

L'amélioration du matériel roulant dans cette région se caractérise par l'arrivée des rames Domino et Flirt, ainsi que de l'utilisation plus efficace des sillons où le nombre d'usagers est plus important.

Il est relevé que la Broye a un besoin de rattrapage. Il est aussi précisé que même si l'intention du Gouvernement est de diminuer sa part dans la mobilité des Vaudois pour atteindre des chiffres comparables aux autres villes et cantons, l'approche du Conseil d'Etat est multimodale et n'exclut pas la voiture. En effet, en 2005, 75 % des déplacements des Vaudois se sont effectués en voiture. Le Conseil d'Etat s'est fixé l'objectif à atteindre : 70 % en 2012, dans son programme de législation.

Il est relevé que concernant la ligne de la Broye qui est partie d'un niveau bas, la clientèle a augmenté avec un dynamisme remarquable, la croissance est de 10 % par année.

Le Conseil d'Etat a réparti ces 325 mio en fonction des urgences et des nécessités de rattrapage. Il souligne que la Capitale a de grands besoins et de grandes ambitions mais précise que, ramenés au nombre d'habitants, les montants prévus pour la Broye sont supérieurs à ceux prévus pour Lausanne.

4. Discussion générale et bienfondé de la motion

La discussion est fort animée et même émotionnelle, elle porte essentiellement sur deux aspects de cette motion, à savoir l'amélioration des infrastructures ferroviaires évoquées ainsi que sur les infrastructures routières dont en particulier la trop fameuse requalification de la RC 601a) qui a déjà enflammé les débats du Grand Conseil à de nombreuses reprises durant ces dernières années.

- Un commissaire, qui déclare ses intérêts dans le dossier, relève qu'il n'est pas admissible de devoir mettre autant de temps pour rallier la ville de Lausanne depuis la Broye, mais il ne partage pas le point de vue de la motionnaire concernant le maintien des 4 pistes. Il ne soutiendra pas cette motion si la référence à la RC 601a) est maintenue !

- Il est aussi relevé qu'on entend souvent dire au plénum qu'il faut transférer le trafic sur les transports publics. Un commissaire relève que les portes du wagon dans lequel il avait pris place ce matin même étaient défectueuses et dangereuses. Que ces constatations s'ajoutent à la problématique de l'affluence aux heures de pointe. Il est d'avis que cette motion est une bonne chose et qu'elle doit être maintenue sous cette forme.

- Une autre députée salue la documentation concernant le plan de préfinancement des investissements en matière de mobilité et d'énergie remise par le département en cours de séance. En revanche, elle ne comprend pas la logique de rétrécir une route existante, à l'heure où la Broye voit sa population croître significativement.

- Il est aussi rappelé que d'autres agglomérations en Suisse romande possèdent des routes pénétrantes constituées de 4 pistes avec des ronds points qui n'ont pas la taille impressionnante de celui de la Maladière, c'est le cas à Genève, à Berne et à Fribourg, notamment.

- Il est encore signalé que ce tronçon est dangereux, que de nombreux accidents mortels se sont produits ! Il est cependant relevé que la plupart des victimes de ces malheureux drames de la route étaient semble-t-il des étudiants de l'EHL au volant de puissantes voiture qui roulaient à des vitesses extrêmes sur ce tronçon.

- Une commissaire se demande si la requalification de la RC 601 ne devrait pas intervenir après le développement annoncé par le Conseil d'Etat des transports publics dans la Broye et le Jorat. Avec un trait d'humour, il est relevé que si les commissaires broyards étaient venus en transport public ce matin, ils n'auraient pas pu être présents à 7h30.

- Une réflexion générale sur les régions décentralisées du canton qui se développent est proposée.

- Il est encore précisé que chaque jour les CFF transportent en Suisse 1 million de personnes, et que la demande d'amélioration des transports broyards fait suite à celle des députés nyonnais et précède celle des transports sur l'axe Chavornay-Vallorbe. Chaque région semble se profiler pour obtenir une amélioration de ses propres dessertes ferroviaires.

Remarques du Chef du DINF sur le tronçon de la RC 601

Il rappelle que la Confédération a requis l'entière responsabilité du réseau des routes nationales au 1er janvier 2008. Ce trafic est géré depuis la centrale d'Emmen. C'est aussi le cas des feux qui régulent la sortie de l'autoroute de la Blécherette et de celle de Vennes qui gèrent l'entrée et la sortie de l'autoroute. Enfin, il précise une fois encore qu'il est possible à ses yeux de faire passer des trafics supérieurs à 20'000 véhicules par jour dans une zone urbanisée sur une route qui ne comprend que deux voies.

Remarques du Chef du SM concernant les adaptations de la ligne CFF de la Broye

Il estime que deux niveaux de vitesse sont nécessaires sur l'axe concerné, car Avenches et Payerne sont à 40 km environ de Lausanne. Il faudra, dès lors prévoir des trains rapides jusqu'à Payerne, avec un temps d'attente destiné à permettre d'assurer toutes les correspondances. Cette situation devrait être améliorée pour l'horizon 2018. Il rappelle également dans ce contexte que si desservir une gare est bien ; avec l'augmentation de la population et le développement urbain, il faut également une desserte locale, avec des bus locaux ou urbains attractifs. Ainsi, dans les villes, des bus locaux dont le niveau de service va progressivement augmenter se mettent en place pour attirer les utilisateurs des transports publics

5. Vote de la commission

3 variantes sont proposées

- La transformation en postulat

- La prise en compte partielle en excluant les demandes relatives à la RC 601 sur le tronçon Chalet-à-Gobet / Croisettes

- L'acceptation de la motion avec recommandation au GC de la prise en compte et de son renvoi au Conseil d'Etat.

Résultats

Transformation de la motion en postulat

Nombre de voix pour : 2

Nombre de voix contre : 8

Abstention : 0

Prise en considération partielle de la motion

Nombre de voix pour : 1

Nombre de voix contre : 8

Abstention : 1

Prise en considération de la motion

Nombre de voix pour : 8

Nombre de voix contre : 2

Abstention : 0

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en compte cette motion par 8 voix pour, 2 voix contre, 0 abstention, et de la renvoyer au Conseil d'Etat.

Vallamand, le 4 mars 2012

Le rapporteur :
(signé) *Frédéric Haenni*